# IL CAMPO DE LA COMINA

## APPUNTI PER UN ANNIVERSARIO (1910 - 1985)

*L'estesa brughiera conosciuta come « la Comina » è un luogo amato dai pordenonesi. Quell'ininterrotto susseguirsi di prati è intimamente legato alla storia e al costume della città ed evoca immagini festose: eleganti battute di caccia, spensierate gite fuori porta e rustici conviti nelle ricorrenze tradizionali del primo giorno di Quaresima e in quello dedicato a San Marco. La Comina ricorre persino nelle espressioni enfatiche della parlata locale. « Ma va a far do passi in Comina! » è un motto scherzoso dedicato a chi non sa frenare i propri nervi.*

*Prima del secondo conflitto mondiale la brughiera lambiva gli immediati sobborghi di Pordenone e s'adagiava fino alle prime alture delle Prealpi; abbracciava i « camolli » (prati molli) di Fontanafredda e i magredi del comprensorio del Consorzio di Bonifica Cellina-Meduna. Ridotta progressivamente nella sua estensione dal dilatarsi dei centri urbani, resta pur sempre un sito dal fascino incorrotto, un naturale intermezzo nell'affannoso ritmo urbano.*

*Per le sue particolarità vede da sempre sul soffice manto erboso, i reparti militari. Dapprima ci furono i cavalleggeri, quindi i carristi, tuttora presenti con la Divisione Corazzata Ariete. L'aviazione, sin dal suo nascere, fece di questa immensa pista naturale d'involo la sua sede permanente.*

*L'inaugurazione del Campo d'aviazione della Comina e la fondazione della prima Scuola italiana civile di volo, ebbero luogo il 7 agosto 1910, grazie alla lungimiranza, al mecenatismo e all'intraprendenza dei nostri concittadini.*

*Il racconto di quell'esaltante avventura è pervenuto fino a noi affidato alla penna solerte ed appassionata del mai dimenticato Giuseppe Zorzit (1908-1961). La sua lunga e scrupolosa ricerca consentì alla Società di Cultura per il Friuli Occidentale di dare alle stampe il prezioso volumetto sui Campi d'aviazione della brughiera pordenonese. Uscito dai torchi delle Arti Grafiche Cosarini è ora pressoché introvabile.*

*Anche il giornalista triestino comm. Mario Nordio (cl. 1889) unico superstite di quel fatidico giorno, fece conoscere all'Italia tutta attraverso i suoi articoli, la Scuola di volo della Comina e definì Pordenone « la città degli aviatori ».*

*Il 7 agosto 1970, in occasione del 60° anniversario di fondazione del Campo, Nordio ricordò con commosse parole il suo primo volo con l'istruttore Cagno. Disse tra l'altro: « Quel mio piccolo volo non è soltanto un episodietto marginale, ma anche la testimonianza d'un evento storico: la creazione della prima Scuola d'aviazione civile del nostro Paese. Ho detto e sottolineo civile. Allora infatti non esisteva in Italia che qualche scuola militare. Onde può ben dirsi — e voi pordenonesi potete con fierezza gloriarvene — che qui è nata l'aviazione civile italiana ». Questa vibrante testimonianza dà una impronta anche alle odierne celebrazioni, grazie alle quali un'altra pagina della storia locale non sarà dimenticata.*

*Ancora una volta ho coinvolto la Società di Cultura per il Friuli Occidentale. Tra le vecchie mura del centro storico, nello studio dell'avvocato Alberto Cassini, in un'atmosfera permeata di atavico entusiasmo aviatorio, si è decisa una nuova edizione della breve storia di quei primi Campi di volo.*

*La cura di questa ricognizione tra cronaca e storia, è stata affidata a Fernanda Puccioni, collaboratrice de* Il Noncello. *Ringrazio l'autrice per il lavoro svolto e con Lei tutta la Società di Cultura. Abbiamo avuto inoltre la fortuna di poter frugare nell'archivio personale di Gino Argentin, appassionato cultore e raccoglitore di cose del tempo andato. Dobbiamo a lui il ricco contributo d'immagini di cui s'è arricchita la pubblicazione.*

*È stato dunque un impegno corale, volto a rinnovare attraverso qualcosa di duraturo, i fasti della brughiera della Comina. Ed ora diamo spazio alle parole e alle immagini, eloquente commento d'una storia recente, d'una avventura che palpita ancora nei ricordi di molti pordenonesi.*

FAUSTO GUBIAN

7 agosto 1910. Sulle ampie piane della Comina spira un alito di prativa frescura. Dissolte le ultime frange di bruma sul crinale dei monti, la luce si distende e inturgidisce i colori d'una estate piena e matura.

È il giorno della gran *première* per la Scuola d'aviazione di Pordenone e s'annuncia ebbro di sole e d'emozioni.

Gli aerei, due esili trabiccoli che paiono usciti dalle mani d'un estroso *bricoleur,* s'alzeranno affidando alla levità del cielo una timida parabola. Sarà il volo d'onore, il suggello d'un inizio. È un gran momento e in molti l'han capito, che fin dal mattino è tutto un accorrer di gente. Una lieta fiumana di ben trentamila persone si riversa sui prati. Giungono anche dalla Marca Trevigiana, dal ferrigno Friuli e con i mezzi più disparati. S'assomma lo scalpiccio dei cavalli al borbottar dei motori, mentre inesausti ciclisti svicolano fra vetture a cavalli e traballanti automobili. E la campagna che sotto il sole meridiano squilla di colori, par una tela di Renoir.

S'improvvisano colazioni sull'erba, i ragazzi sciamano a frotte come passeri felici e s'aggrappano alle reti di recinzione. Qualche vecchio nostalgico scruta il cielo per leggervi, con l'animo d'un àugure antico i segni del tempo che volge.

S'intrecciano sotto le pagliette e i berretti di fustagno commenti e previsioni. I più terragni, baffoni all'erta, diffidano; gli spavaldi in-

**1. - Estate 1910. Il Campo è un gran circo «en-plein-air» per coloro che lo animano all'ora dei voli. Ecco, ora il «Farman» s'è levato in uno stupendo assolo e tutti stanno naso all'aria, pronti a fremere di nuovi stupori. Chissà se qualche assorto spettatore, con l'animo del poeta, avrà poi intinto il pennino e riempito, fitta fitta d'emozioni, una pagina di diario!**

neggiano al progresso. Flessuose *silhouettes* passeggiano e parlan fitto dei prodi volatori e dei begli ufficiali. Invano qualche fanciulla con il cuore in tumulto, cela il rossore delle gote sotto le falde del cappellino, leggere come un'ala di vanessa.

S'accendono nell'aria parole d'augurio e di ringraziamento del sindaco di Pordenone dottor Ernesto Cossetti e dell'ingegner Jacchia, uno dei direttori della Scuola, ma si disperdono, confuse alle note d'una canzone patriottica che infiamma i cuori.

E siamo al *clou* della manifestazione. Léon Cheuret, volatore d'oltralpe d'impeccabile *àplomb* prende posto sul Farman e s'appresta al volo. Decolla, e su a spirali d'energia, finché s'assesta ad una trentina di metri dal suolo. Quel gaio balocco ha un'esilità da intenerire, ma tiene e disegna fregi nell'aria. Di sotto l'entusiasmo è incontenibile.

Crepitano gli applausi, s'agitano le pagliette, sembran sorridere come petali delicati gli ombrellini delle signore. Alte come un vessillo s'odono le note della Marsigliese. Dopo il primo volo altri ne seguono: un lieto rodeo che continua fino a che, verso il tramonto, un vento bizzoso costringe tutti a tornarsene a casa. Cala il sipario su quella giornata dal ritmo così eccitato ed incalzante da rammentar una coreografia del ballo Excelsior. La sera, la città in festa s'accende di luci e di colori. Come nelle favole, i festeggiamenti duran per più giorni. Dal Municipio al Caffè Nuovo vi sono mense imbandite, calici levati, sorrisi di compiacimento. Giunge anche un tocco di solennità, un telegramma d'augurio del re Vittorio Emanuele III.

Ora qualcuno in più saprà cosa attendersi da questo secolo XX che s'è destato come un *enfant prodige* pieno d'estri e d'ambizioni. Si potrà guardar dritto al futuro, occhieggiar al progresso senz'ambagi. Il Novecento irradia versatilità, crede nella tecnica e nella macchina: lí pulsa il segreto d'una nuova libertà.

Fioriscono nelle capitali del mondo le Esposizioni Universali e intonano sogni e illusioni sui prodigi della modernità. Fan pregustare, come in una scatola dioramica, le delizie di ciò che verrà. Mentre si fa cupo il volto dell'Europa, impastoiata in tensioni sociali e agonizza l'esiliata grandezza degli Imperi, il progresso appare una *vie-en-rose* e la Belle Époque dà alla vita un sapore frizzantino ed inebriante. Come una coppa di Möet-Chandon.

Fra i prodi che si fan paladini del nuovo, gli aviatori son certo i più ammirati. A mezzo fra eroi e visionari vivono gli entusiasmi d'una felice *bohème* e ne corrono i rischi.

Sulle loro scapigliate peripezie aleggia un'atmosfera d'eccentricità e le loro paiono ai più idee balzane. « Il male che si dice di noi fa come l'aratro: strazia e feconda ». È una degna risposta che sintetizza il loro atteggiamento audace e spregiudicato.

Sul principio del secolo la Francia è terra d'elezione per i primi esperimenti, mentre d'oltre oceano giungono rare notizie sulle diavolerie di certi fratelli Wright. Questi echi, come in un resoconto onirico, scompigliano miti ancestrali, trasmigrati nei sogni e nei timori più segreti dell'uomo. Eppure le tecniche di costruzione e di volo procedono con speditezza e le prime timide manifestazioni a poco a poco dissolvono i dubbi.

Incoraggiati dai successi anche in Italia s'accendono i fervori. E poi spira un'aura propizia.

I bardi ufficiali della cultura, Marinetti e D'Annunzio in primis, infatuati dal progresso, esaltano il movimento che scuote dall'inerzia, dissolve i cascami del vizzo Ottocento e mette l'ali « all'immaginazione senza fili ». In bocca agli apologeti del nuovo l'energetismo s'esalta. Non bastan più vasti orizzonti; ora si sale con gotica passione alla volta del cielo. L'epica modernista con i suoi guizzi inventivi affascina molti: futuristi chiassosi che bazzicano fra bandi e proclami; gente che ha il capo all'estetica e che recupera il fare meccanico al bello e al gioioso. È l'epoca in cui la tecnica, iniziata sub specie ludi, odora ancora di poesia. L'aviazione italiana sillaba i primi rudimenti, non senza dolorosi e tragici risvolti (N. 1). Una manifestazione aerea, la prima in Italia, s'ebbe a Brescia nel settembre del 1909. Gli aviatori stranieri raccolsero successi e allori, agli italiani restarono le briciole. Gli appassionati non mollarono e, quasi fremendo dalla predella del progresso, si davan da fare. Fu così che a raccogliere gli entusiasmi di tanti sparsi *exploits,* sortí l'idea d'una scuola italiana di pilotaggio. Gran baccellieri dell'iniziativa furono due giovani lombardi, Corrado Cavicchioni e Rambaldo Jacchia. Esperto commercialista il primo, ingegnere e pilota il secondo, entrambi infervorati del volo, andavan setacciando l'Italia alla

**2. - Il dottor Corrado Cavicchioni direttore amministrativo della Scuola. Uomo di severo «aplomb», teneva i cordoni della borsa.**

**3. - L'ingegner Rambaldo Jacchia direttore tecnico della Scuola d'aviazione. Ha un cipiglio severo, ma occhi grandi e sognanti, come un « habitué » dell'esotico e dell'impossibile, del ceppo di Verne e di Conrad.**

4. - Impettiti e nobilissimi i puledri, fremente la muta dei cani: è l'attimo prima del rito, un'immagine che sembra appartenere ad un parnaso britannico.

ricerca d'una piana che offrisse condizioni geoclimatiche favorevoli ai voli.

Approdarono alla Comina (il toponimo è mutuato dal nome dei Comin, nobili veneziani antichi proprietari di queste terre) su invito d'un nerbo d'intraprendenti pordenonesi, il conte Uberto Cattaneo, l'avvocato Etro e l'ingegner Luigi Querini (2). La tersa visione ch'ebbero li entusiasmò e li fece decidere. Rammenta Cavicchioni al giornalista Mario Nordio: « Per la sua immensa estensione, per la perfetta livellazione del terreno, questo più che ogni altro campo si prestava agli esperimenti di volo. Noti che qui siamo in una zona non battuta da forti venti e che la prateria, già di per se stessa vastissima, confina a tutti i lati con altre praterie più immense ancora, ciò che per una Scuola d'Aviazione è di grande importanza... » (3).

È il parere preciso e puntuale d'un tecnico, ma è chiaro che anche l'uomo ne restò affascinato. La vastità della brughiera limitata solo dalla

5. - È un quadro di composta eleganza: tube severe, lucor di galloni, sussiego nei cavalli dai saldi garretti. Par di rivivere una «scena di conversazione» della miglior tradizione pittorica.

chiostra dei monti irretiva lo sguardo e dava il senso d'una sconfinata libertà. Si stendevano a perdita d'occhio immensi prati cinerini e, più in là, ghiareti abbacinati dal sole, tormentati dalle piene e solcati qua e là da piante effimere. Certo non era il regno di Cerere: qui le messi stentavano o crescevano asfittiche e i paesi eran plaghe d'antica miseria.

Era invece un eden per lepri, volpi, uccelli di passo, e soprattutto per i cacciatori che la conoscevano palmo a palmo e ne violavano i segreti con inesausta passione. Erano in molti a trar diletto dalla caccia in questi luoghi. La praticava anche il bel mondo, che con coreografiche battute celebrava i suoi rustici fasti.

Il popolo si dilettava invece d'una caccia di tutt'altro genere, quella ai ratti. Sorci di tutte le dimensioni venivano catturati, liberati nei prati della Comina e dati in pasto ai cani che li sbranavano con la solita soddisfazione. Era uno spettacolo da circo vernacolo e strapaesano, con una sua dichiarata violenza. Ettore Busetto, cantore delle tradizioni pordenonesi, lo ricorda in alcuni suoi versi spigliati ed arguti.

Quando la Società Italiana d'Aviazione ebbe dato il suo placet all'avvio della Scuola, l'avventura cominciò alla grande.

Erano i primi mesi del 1910.

**6. - Non fosse per l'aria soddisfatta e compiaciuta dei presenti parrebbe d'assistere all'epilogo dell'azione funesta d'un flagello biblico, o all'ultimo « flash » d'un incubo notturno. È invece una scena di caccia al ratto, ameno trastullo popolare che richiamava schiere d'appassionati sui prati della Comina. Molti avranno arricciato il naso, ma in quei tempi di scarse ricreazioni, c'era anche chi sapeva cogliere il bello del brutto.**

7. - Al cantiere ci son proprio tutti. All'estrema sinistra il cav. Antonio Polese e di seguito l'avv. Antonio Locatelli, il dott. Vincenzo Sellenati, l'ing. Rambaldo Jacchia, l'avv. Antonio Querini, il co. Uberto Cattaneo, il dott. Corrado Cavicchioni, l'ing. Luigi Querini e il cav. Francesco Asquini.

Con animo risoluto i Pordenonesi si misero al lavoro. Fu insediato un Comitato locale e, con un bando popolare si raggranellò una discreta somma (4). C'eran da costruire i capannoni, l'officina, il deposito della benzina e gli uffici. Tutto filò liscio e nel volgere di qualche mese i lavori terminarono. I cittadini ebbero dunque un moto di corale e spontanea partecipazione. S'adoperarono con sì orgogliosa indipendenza, che né il Governo né l'Amministrazione Comunale sborsarono quattrini. Il sindaco e i consiglieri i soldi li tolsero dalle proprie tasche. Di questo fare a quei tempi si menava vanto, mentre agli smaliziati d'oggi che mendicano da *sponsor* danarosi, parrebbero grullerie (5).

Precetti e regolamenti della Scuola furono stabiliti da una Commissione di Vigilanza che riuniva uomini di scaltrita esperienza imprenditoriale a pionieri di gran bagaglio tecnico. Vi facevan parte nomi

maiuscoli dell'industria italiana: il dottor Alberto Pirelli, Oreste Fraschini l'ingegner Origoni, il senatore Colombo e Aldo Weill-Schott. Fu così che con febbrile tempismo il 12 giugno 1910 fu dato l'annuncio dell'apertura dei corsi.

Acquattati negli *hangars* attendevano gli aerei, il biplano dei Farman e il monoplano di Blériot, due *stars* che collezionavan successi nei cieli europei. Giunse dapprima, dalla Francia, il Farman: un grosso balocco che stava tutto in una scatola.

Presane un po' alla volta dimestichezza, ricomporlo per i meccanici era un gioco. Uscito dalle officine dei fratelli Farman, abilissimi costruttori che passavan con disinvoltura dalla terra all'aria, il modello incontrò rapide fortune (6). S'aggiudicò molti *raids* aerei impinguando i bilanci dei proprietari.

All'anagrafe tecnica il Blériot viene definito « monoplano ad elica traente ». Questo lessico sodo, per iniziati, par quasi irrobustirne la struttura; ma, a vederlo, quell'aereo pare un attrezzo fragile con un motorino da nulla. È come aver di fronte quelle specie di transizione del mondo animale che dura sempre fatica classificare.

Eppure, affidato alle mani del suo ideatore, compí una storica impresa. Il 25 luglio 1909 trasvolò il Canale della Manica. « L'isolamento dell'Inghilterra è definitivamente terminato » scrisse un giornale inglese l'indomani. Fu, insomma, come se una testa di ponte, un rostro avesse ar-

**8. - La prima Scuola d'aviazione civile a Pordenone: gruppo d'allievi presso il «Farman».**

9. - Fa da sfondo il delicato telaio del «Farman». Di fronte, impettiti l'allievo De Antonis (a sinistra), il dott. Cavicchioni, De Rada, l'ing. Jacchia, Cei, Hermann e Lampugnani.

rembato, e per sempre, la ritrosa e inavvicinabile isola. Lous Blériot divenne un eroe popolare e il suo velivolo ricercato e conteso.

È dunque comprensibile l'emozione che serpeggiò al campo della Comina quando, ai primi di luglio, l'aereo giunse ben impacchettato dalla Francia, scortato da Leon Herman, tecnico e pilota di provata esperienza.

Quello della Scuola fu un sorger agile e pieno di fervori. Affluirono dall'Italia e dall'estero adepti della nuova arte: ufficiali di rango, intrepidi professionisti, rampolli della nobiltà. Dimessi gli abiti della loro condizione, indossavano quelli del « volatore », così acconci al secolo. Eran uomini vocati ad una vita impetuosa da affrontar con spavaldo cipiglio (7).

10. - Uno spettacolare incidente al Campo scuola «Helios»: dopo un volo «plané», giù a perpendicolo. Eppure nessuno ha l'aria di prendersela. Ci sarà una prossima volta.

11. - Ecco il «Farman», libellula dall'esile carpenteria.

Qui al Campo non mancaron loro occasioni.

Come in un rito iniziatico, l'allievo era lasciato solo a manovrar l'aereo e doveva ricucir nella mente, alla spicciolata, le nozioni apprese e affidarsi poi alla destrezza, all'intuito e al buon Dio. Ricorda Giuseppe Zorzit nella puntuale e appassionata cronaca di quegli anni che « gli incidenti avevano frequenza quasi giornaliera »; tuttavia « nonostante questo stillicidio di capotate, scivolate d'ala, arresti del motore, partenze ed atterraggi temerari, non si ebbe nessun incidente mortale » (8).

C'è da dire che i reggenti facevan di tutto per evitare il peggio e con puntigliosa meticolosità. I novelli piloti si rimettevano, come bravi scolari, alle cadenze didattiche ed impegnavano la mattinata in lezioni teoriche (9).

Nelle ore pomeridiane, se il tempo era bello e i venti non scompigliavan l'aria, ci si apprestava a gran rullate sull'erba e agli attesi decolli. Era il momento culminante. Come teso su di un invisibile canapo, il velivolo s'impennava e poi su; caracollava nell'aria e secondando i venti s'abbandonava a lieti fraseggi: lassú pareva non risentir lo sforzo. Spesso l'elevazione era più fortunosa, il cielo un'erta impossibile e l'aereo ripiombava a terra. L'imperizia non era un ostacolo e c'era sempre una prossima volta.

Sullo scorcio di luglio fece la sua comparsa un personaggio senza eguali, Alessandro Cagno, un torinese asso dell'automobilismo. Tanto s'infiammò per quel che vide alla Comina da accettar senza esitazioni di so-

12. - Al Campo d'aviazione Alessandro Cagno è l'astro del momento. Eccolo sull'aerea cavalcatura con l'aria corsara e sicura.

stituire Léon Cheuret come istruttore del Farman. Con un senso robusto dell'avventura e del rischio diede di piglio ad iniziative di successo, cercando sempre d'agguantar primati. Avvezzo com'era a ragionar di motori e coi motori, conseguì in tempi ristretti, a metà agosto, il primo brevetto internazionale. Quell'estate che ormai illanguidiva lo vide mattatore, al campo. Conquistò il record mondiale di resistenza compiendo — ricorda Giuseppe Zorzit — ben quattordici giri della pista (circa una sessantina di chilometri) senza atterrare e con tre passeggeri a bordo. Quello di scarrozzar gente per i cieli divenne un vezzo in cui s'impratichí. E i suoi *fans* non gli davan requie. Se a volte toccava a qualche anonimo spettatore, altre capitava a personaggi *à la page,* come il giornalista del Piccolo, Mario Nordio, che trasfuse le sue emozioni in vibranti elzeviri (10).

Azzardò anche nuove esperienze. Il 21 novembre volò per una quarantina di chilometri sui paesi vicini portandosi appresso il conte Francesco Savorgnan di Brazzà, studioso d'aviazione e inviato speciale

del Resto del Carlino. Questi, armato d'una mappa, d'un notes e d'un apparecchio fotografico al collo, scattò alcune foto dall'alto: tra le prime mai effettuate in volo. Qualche mese più tardi, nel febbraio del 1911, tentò un'altra impresa. Era una notte fredda; la luna sbiancava il cielo e mitigava quel buio fondo ed inquietante. Il motore tossicchiò prima d'avviarsi, ma alla fine Cagno e il suo ippogrifo s'alzarono. Fu il primo volo notturno mai tentato (11). Il giorno 19 di quello stesso mese poi sbalordí i veneziani, volando per un'ora e mezzo sulla città e sulla laguna. Pochi giorni prima s'era accampato sulla spiaggia del Lido con alcuni meccanici per rimontare il Farman che aveva portato ben iscatolato dalla Comina. Fu molto festeggiato dalla popolazione e dalle autorità; anche il Duca degli Abruzzi e il Principe di Udine si complimentarono con lui, promettendogli una visita al Campo.

**13. - Alessandro Cagno assieme alla moglie posano soddisfatti in una cartolina ricordo.**

Quel guitto instancabile ai successi era ormai assuefatto. Il suo volto divenne popolare; le cartoline illustrate ce lo mostrano appollaiato sul Farman, ch'era ormai il suo nido, con la sua bell'aria guascona; o in quadretti di famiglia con signora a lato e il San Bernardo, sornione e rabbonito. Era un uomo impetuoso ed irruente, ma la pensava come un mastro di bottega e i suoi rampolli li curava per benino. Sotto la sua istruzione la scuola sfornò parecchi piloti. Gli allievi eran giovani scalpitanti, sempre pronti al cimento e ansiosi di misurarsi. Il mite autunno del 1910 fu provvido di risultati. Furono in molti a conseguire il brevetto. Apre la staffetta di nomi Umberto Cannoniere, un sanguigno ed impetuoso ufficiale di Cava dei Tirreni che prese parte più tardi alla guerra di Libia.

Mario Cobianchi l'ottenne a novembre con il biplano Farman. Il volo fu uno stupendo assolo, ch'ebbe un epilogo deamicisiano, quando il pilota prese a bordo il padre: quel vecchio cuore risorgimentale palpitò d'orgoglio per le brillanti affermazioni del figliolo. Toccò in seguito all'umbratile genovese Mario Mocafico e a Giuseppe Rossi: quest'ultimo, novantasei chili di stazza, finì in un ingenuo *Guiness* come l'aviatore più pesante. Ultimi a chiuder la serie furono il veneto Ettore Graziani, esperto pilota d'auto e Alberto Lettis di Pola.

Preceduti da una fama alacre, questi temerari fecero breccia nei ritmi consueti e un po' stinti di Pordenone, dove in un clima di crescente eccitazione, ciascuno da par suo si dava daffare.

Le notizie dei voli rimbalzavano dalle discussioni dei Caffè allo spicinio delle chiacchiere da salotto.

Nelle vetrine s'assiepavano in un'ideale antologia d'immagini, fotografiche, locandine, avvisi, ogni sorta d'oggetti che poteva rammentar il volo e che avevan già essenza di reliquia. C'eran poi le cartoline illustrate; una miriade, un gran pavese di fotogrammi che passavan di mano in mano e parevan quasi rinnovare sottovoce l'emozione d'un attimo. A far da chiosa agli accadimenti si moltiplicarono le pubblicazioni, indispensabile viatico per gli appassionati (12).

Il soffio irresistibile della modernità — rammenta Mario Nordio — contagia un po' tutti. Anche la vita sociale della cittadina, ch'è pur spigliatamente aperta alle innovazioni, si rianima. Il *gotha* locale ruota intorno a questa schiera d'eletti che sembran celebrare l'epica della modernità.

**14. - Cartolina edita a Pordenone nel 1910. V'è sempre Alessandro Cagno in un momento di gloria.**

15. - In quell'avamposto del progresso che è il Campo d'aviazione, non manca la vita mondana con i suoi riti spumosi e leggeri.

Ma i sostenitori agguerriti ve ne sono un po' dovunque: fra quegli appassionati che non disertan mai nelle ore vespertine le prove di volo e si lascian ogni volta sbalordire come di fronte ad un miracolo. O tra gli inventori della domenica che, in una lingua appena sbozzata, forniscono con le loro epistole, strampalate idee su accorgimenti tecnici (13).

Come semi portati dal vento gli interessi attecchirono e resero fertili le menti. Erano in molti a rimuginar progetti, un brulichio d'intenti e di propositi. Parevan colti da una febbre meccanica, si struggevan sui loro motori, ci perdevano i beni e la salute, smaniavan di dare il meglio. E, in qualcuno di loro, la volontà s'irrobustiva al pensiero che, maturati i tempi e con un po' di fortuna, qualcosa ne sarebbe sortito.

« Poeti costruttori » li chiamarono, ma, per molti di loro fu solo una romantica avventura. Come per il signor Italo Madrigali che, quasi a ridosso della Comina, tirò su due capannoncini e v'impiantò tutto solo una scuoletta. Incontrò rapide sfortune e dovette chiudere bottega.

Andò meglio ad Alfredo Andervolti. Veniva da Gaio, un paesino dello spilimberghese. Era ancora un ragazzo, ma i motori se li sentiva rombar nel petto: quella passione lo catturò per sempre. Studiò a fondo ogni cosa del volo, finché venne a capo dell'ambizioso progetto d'un aeroplano.

16. - Il «Friuli» in volo sulla brughiera pordenonese.

S'accordò con Eugenio Calligaro, un meccanico di Pordenone, che gli mise a disposizione mani esperte e sapienza d'artigiano. Pezzo dopo pezzo il velivolo prese forma: la carlinga leggera e belle ali slargate. Era il monoplano « Friuli ».

17. - Il «Nibbio», la sofferta creatura meccanica di Alfredo Andervolti (all'estrema destra nella foto) sottoposto allo sguardo inquisitore del ten. Bonazzi e del cap. Gaviglio.

A dargli vita mancava solo il motore, ma sopraggiunsero degli attriti fra i soci. Il Calligaro si rivolse, per finir l'opera, ad un giovane aviatore giunto da poco a Pordenone, Emilio Pensuti. L'aereo, comunque, la sua parte lo fece e proprio bene. « Volò — ricorda Giuseppe Zorzit — nell'estate del 1912, da Aviano ad Udine alla velocità di 92 chilometri all'ora, battendo tutti i primati di velocità e di distanza di allora per apparecchi con motore di piccola potenza ».

L'Andervolti fu amareggiato da tutta la faccenda, ma non tanto da mollare tutto. S'acquartierò alla Comina in un capannone tutto suo e continuò gli esperimenti. E con buon profitto, ché mise in piedi, nella primavera del 1913 un altro monoplano, « Il Nibbio ». Con molte speranze sottopose la sofferta creatura al giudizio di alcuni esperti dell'Aeronautica Militare, senza incontrar molti favori. Deluso se la riportò a Spilimbergo, come un bel sogno da riporre nel cassetto.

Incompiuto rimase anche il progetto di Aldo Savio. Insieme ad Antonio Zanette costruí un monoplano di sua progettazione. Non riuscirono però a fronteggiar la spesa per il motore, né a reperir quattrini e tutto sfumò.

Il campo scuola della Comina ebbe dunque un promettente esordio, cui fece seguito una rapida, se pur parziale eclisse. Fin dal dicembre del 1910 si diffuse un crescente malumore fra gli organizzatori. Le difficoltà economiche rischiavan di frantumar le iniziative. Circolavano in città voci sulla chiusura della scuola. Le smentite s'alternavano alle conferme, finché, nel marzo dell'anno seguente si tenne una riunione chiarificatrice (14).

I due direttori, Jacchia e Cavicchioni, confermarono che il loro interesse per la scuola stava sfumando: avevan già provveduto a dirottar altrove alcuni dipendenti e gli ultimi allievi. Per qualche mese calò il silenzio sul campo dei voli.

Prima che tutto sfocasse, i pordenonesi del Comitato ch'erano stati splendidi anfitrioni, cercarono di trovare un rimedio. Pretendenti alla successione ce n'erano e di prestigio: la fabbrica Helios e la Blériot di Parigi. Alessandro Cagno e Leonino da Zara l'avrebbero volentieri gestita in proprio. Parve tuttavia che solo la cessione all'Aeronautica militare avrebbe garantito la continuità della scuola.

Con quest'idea, l'avvocato Etro, l'ingegner Querini e il signor Asquini se ne partirono per Roma a patteggiar con il generale Mirabelli, allora Sottosegretario al Ministero della Guerra.

Fu come ricostruire l'ordito d'una trama. I soci pordenonesi riunitisi il 30 maggio, si convinsero della bontà di quella soluzione. Tra l'altro avrebbe consentito loro un nobile gesto d'amor patrio. Il 12 agosto 1912 venne stipulato l'atto di cessione.

Ora la Scuola vestiva panni severi e gallonati, ma l'effetto fu tonificante. Il campo venne sottoposto ad un rapido *maquillage,* con la costruzione di nuovi capannoni e d'una palazzina per il comando. Ricomposte le smagliature s'inaugurò un altro anno di intensa attività. La Comina rimase campo d'istruzione per i Farman, mentre i Blériot erano stati trasferiti al parallelo campo d'Aviano sorto nel frattempo.

Le file dei piloti svezzati nei cieli della Comina s'infoltirono con buon ritmo e sono un florilegio di nomi da riportar su un Albo d'oro:

18. - Il «docker» che ospitava la sede del comando della Scuola Militare d'Aviano.

il tenente Andrea Poggi, Attilio Frigerio, il conte Angelo della Chiesa, Ercole Ercole, Cesare Suglia, Umberto Venanzio e il tenente del Genio Vincenzo de Persiis, la prima vittima.

Morí sul declinar d'un giorno di maggio del 1912, mentre dopo un volo librato e regolare riportava a terra l'aereo. Fu una manovra precipitosa e il velivolo si schiantò a terra sfasciandosi.

Sotto il comando del capitano Giulio Porta, la vita al campo non si concedeva soste. Sempre più ci si inoltrava nei meandri delle specializzazioni; la Scuola mutò in una sorta d'accademia che selezionava i migliori con durissime prove, finalizzate ad un uso tattico del mezzo.

Si conquistava qui il secondo brevetto, quello militare, e i piloti che la Patria s'accaparrava erano dei veri funamboli dell'aria.

Siamo nel 1913. Un ginepraio di fatti movimenta quest'anno che per la Scuola chiuderà un'altra parentesi. Accanto ad esaltanti imprese che tengon desta l'attenzione (15), s'allarga l'interesse per i rilevamenti aerofotografici. Il cielo lassú è un'ideale specola dalla quale vedere la terra con lenticolare precisione e studiar l'atmosfera. « Funzionava infatti un Gabinetto aerologico che si manteneva in costante contatto di servizio con il Gabinetto aerologico centrale di Roma » (16).

Sullo scader dell'anno riaffiorarono le difficoltà. L'Amministrazione Vaselli (17) pretendeva un affitto triplo rispetto all'attuale. Il Ministero della Guerra se ne adontò, ma non cedette. Il 6 dicembre 1913 ordinò di

sprangar tutto e di far spedire il materiale alla Malpensa. Fu un breve torpore perché, con l'acquisto del Campo, lo Stato la fece riaprire l'anno seguente. Ormai doveva divider la ribalta con la vicina Scuola d'Aviano, e ne nacque una proficua simbiosi.

Sulle brughiere pordenonesi s'andavano concentrando molti interessi. Gli specialisti della nascente Aviazione Militare vi scorsero l'ambiente ideale per un nuovo campo-scuola. Il colonnello Vittorio Cordero di Montezemolo e il tenente di cavalleria Umberto Savoia, punte di diamante del Comando Specialisti del Genio, se ne vennero fin quassú a rendersi conto di persona di quel che si sarebbe potuto fare.

L'idea, appena un abbozzo nel 1910, si realizzò solo qualche mese più tardi. Leonino da Zara, pioniere della vecchia guardia, fece da portavoce per il Governo. Convocò il sindaco d'Aviano, conte Giovanni Ferro e quelli dei paesi vicini il 12 gennaio 1911. S'affrettò a metterli al corrente delle intenzioni governative.

Nel disegno tattico del Ministero il Campo d'Aviano sarebbe divenuto palestra d'addestramento per piloti militari (18). Sollecitati nell'orgoglio, i sindaci appoggiarono subito l'iniziativa. Eran uomini che oltre ad amministrar la cosa pubblica sapevano tener testa ad iniziative di prestigio. Il comune d'Aviano donò i terreni, un'estensione di circa settecento ettari. Alle parole seguirono i fatti e nell'aprile del 1911 la Scuola entrò in funzione (19).

Vi si insediò il Comando del Battaglione di Specialisti del Genio, sotto la guida del capitano di fanteria Felice Scaparro (20). L'organizzazione poggiava su un solido impiantito. L'Esercito non negò ai suoi piloti il necessario e neppure il superfluo; seguitò ad attrezzar il Campo con gli alloggi per gli ufficiali, la mensa, la sala di lettura.

Nel 1912 sorse uno speciale capannone, il Fontana-Riva che, per

19. - Il capannone «Fontana-Riva», attrezzata e funzionale officina per le riparazioni degli aerei.

il Campo divenne un emblema. Con l'insolita pianta a croce, rappresentò una soluzione originale e al tempo stesso di grande funzionalità: quattro aerei vi trovavano asilo contemporaneamente e al centro c'era l'officina. In un clima di quasi totale autarchia, i meccanici non solo erano in grado di riparar gli aerei, da bravi chirurghi, ma addirittura di costruirne; tanto che un ingegnere aeronautico francese dovette riconoscere, a denti stretti, che i *Blériot* costruiti ad Aviano eran piú efficienti di quelli che uscivan dalle fabbriche parigine. La vita al Campo pigliò subito un corso dinamico. Come in un'arnia operosa ciascuno tendeva a dare il meglio di sé. I piloti avevano in uggia le attese ed eran sempre pronti a scavalcar primati. Ora avevano a disposizione, oltre al classico Blériot, altri modelli: il Bristol, il Nieuport, l'Etrick, aerei che s'eran fatti più disinvolti e smaliziati e s'infrattavan nel cielo a quote sempre piú elevate.

Dei molti *records* battuti in questi anni di fervida attività, Giuseppe Zorzit ha tenuto un computo minuzioso, come su un brogliaccio di casa. Ve ne furono di clamorosi. Il tenente Ettore de Carolis, il 15 gennaio del '13 s'alzò a 2400 metri. Non fece in tempo a raccoglier gli allori che, nel pomeriggio, il capitano Luca Bongioanni, mentre si dirigeva a Venezia, lo superò salendo a quota 2500.

Ora che gli aerei paiono non temer più nulla, come sembran lontani i tempi della Comina. Quella era stata una palestra di giochi nell'aria, ma ora la tecnica serve a coniugar la storia, e la Patria sugli aviatori ci conta. È l'epoca di Tripoli e delle sabbie arroventate. Si parte, baionetta e sahariana, per l'Italia che s'è fatta Patria.

D'Annunzio, istrionico tribuno, può già fiutare « il mare nostro nel vento della landa solitaria » (21). I suoi famuli s'infiammano e senton rifluire dai secoli la rabbia e le ambizioni di rivalsa.

Se l'Italia esaltata dal Vate scalpita, quella pragmatica di Giolitti non è meno decisa: mostra la faccia dura e s'impunta. In questo clima infervorato le voci di dissenso nessuno le ode più. La guerra di Libia è una realtà.

Furono molti i piloti che, da Aviano, partirono alla volta dell'Africa. Fra essi i primi brevetti della Comina: Rossi, Cobianchi, Cagno, tutti volontari.

L'avventura bellica prefigurò i destini futuri dell'aviazione e ne segnò le sorti. Di lí a poco all'albeggiare del conflitto mondiale, quando s'azzardavan previsioni di conclusioni rapide e determinate, l'Italia puntò grandi speranze sugli aviatori.

Le brughiere della Comina acquistarono una rilevante importanza strategica. Qui s'installò il Comando del Battaglione Squadriglie aviatori; qui si diedero convegno gli eroi del momento: Francesco Baracca, Luigi Bailo, Oreste Salomone, Maurizio Pagliano, Luigi Gori.

Entrò in scena — ma la sua fu piuttosto un'irruzione — Gabriele D'Annunzio. Visse stagioni feconde meditando quelle imprese che si coloran quasi di leggenda (22): res gestae d'un tempo che s'è fatto più oscuro ed ambiguo. Il terso capitolo degli inizi è ormai concluso.

Solo qualche anno innanzi il volo pareva un'avventura: allora il rombo del motore nella cavea d'azzurro metteva allegria, come un palpito nuovo; il cielo pareva ritinto, vicino, piú domestica la sua signoria.

20. - La cartolina che ricorda la partecipazione alla guerra italo-turca degli aviatori italiani. Fra questi anche Rossi, Cagno e Cobianchi, usciti tutti dalla Scuola della Comina.

Nel concerto di voci agitate od incalzanti che allora intonava al progresso, i primi voli alla Comina, furono un trillo, un garrulo inizio. Se poi i tempi incupirono e tutto parve andar per dissonanza è un'altra faccenda.

Un progresso benevolo era entrato per la postierla della nostra città a ritagliarsi fra le brughiere un angolo eletto. Più che una sfida, fu una lieta operosa conquista. Dobbiamo serbarne memoria.

FERNANDA PUCCIONI

NOTE

(1) Agli inizi del secolo gli aviatori veramente capaci di far decollare un aereo erano un gruppo sparuto. Gli esordi dell'aviazione furono punteggiati di vittime: Raimondo Marra, Ciro Citti, Vivaldi Pasqua. Grande eco ebbe la morte del francese Chavez che, dopo aver sorvolato le Alpi, precipitò a Domodossola, il 23 settembre 1910.

(2) Recatisi alle manifestazioni aviatorie di Verona nel maggio 1910, i pordenonesi vi incontrarono Antonio Cavicchioni e Rambaldo Jacchia. « Noi alla Comina, abbiamo il miglior campo d'aviazione d'Italia. Venite a vederlo ». Suonò come una provocazione, fu invece un promettente inizio.

(3) Testimonianze di Mario Nordio. Vedi « Il Noncello » N. 22 p. 71.

(4) Il Comitato pordenonese era formato dall'avvocato Etro come presidente, dal conte Uberto Cattaneo, dall'avv. Antonio Locatelli, dal dott. Vincenzo Sellenati, dall'ing. Luigi Querini, dal cav. Antonio Polese, dal dott. Edoardo Sellenati, dal cav. Francesco Asquini, dal dott. Ernesto Cossetti e dai signori Gustavo Galvani e Francesco Pol. (« Il Noncello » N. 22 p. 7).

(5) « I proprietari dei terreni della Comina (la famiglia Vaselli), concessero temporaneamente l'uso gratuito di mille metri per novecento, una parte dei quali venne in seguito acquistata. La sottoscrizione diede un esito insperato, che lasciò ammirati tanto Jacchia e Cavicchioni quanto altre personalità che avevano seguito con scetticismo lo sviluppo dell'iniziativa: quasi quarantamila lire, lire beninteso del 1910, con la capacità d'acquisto di allora » (G. ZORZIT, « Il Noncello » N. 22, p. 7).

(6) Il nome Farman è di grande prestigio per l'aviazione. I Farman eran tre fratelli d'origine inglese ma francesi d'adozione che s'erano già distinti nel settore motociclistico e in quello automobilistico. Avviarono una delle fabbriche d'aeroplani piú importante in Europa fino alla Seconda guerra mondiale.

(7) Sono i primi, quelli della vecchia guardia e van ricordati: l'ing. Giuseppe Cei di Pisa, il nob. Alfredo de Antonis di Roma, Mario Milani di Verona, Ettore Marro di Roma, Umberto Cannoniere di Salerno. A metà luglio s'aggiunsero: Mario Cobianchi, bolognese, il fiorentino Raul Lampugnani, Leopoldo de Rada di Roma, i milanesi Egidio Garuffa, Pietro Cantu e Augusto Vogel, il conte Jean Visconti di Modrone, l'avv. Ferdinando Dosinelli, Carlo Wyss e altri. (G. ZORZIT, op. cit., p. 10).

(8) G. ZORZIT, *op. cit.*, p. 21.

(9) Cagno con meticoloso puntiglio forniva due lezioni teoriche al giorno, quando i piu famosi Campi Scuola francesi ne fornivan sí e no due la settimana.

(10) « Il Noncello » N. 22, p. 70 ss.).

(11) Ricorda Zorzit con un'impennata d'orgoglio: « Nell'Annuario dell'Aeronautica del 1913 edito dal Touring Club Italiano abbiamo trovato indicato, come primo volo notturno che si sia svolto in Italia, quello di Clemente Maggiora, effettuato il 2 marzo 1912 attorno alla brughiera di Gallarate. I compilatori di tale pubblicazione evidentemente non erano al corrente che, piu di un anno prima, Cagno aveva volato di notte attorno al Campo della Comina » (ZORZIT, *op. cit.*, p. 23).

(12) La rivista mensile del Touring Club Italiano dell'agosto 1910 dà notizia in una breve nota dell'apertura del Campo scuola della Comina. Dice tra l'altro: « Il campo di volo ha una lunghezza di circa millecinquecento metri e una larghezza di un chilometri; il suolo ne è perfettamente uguale e senza alcuna asperità di terreno, per cui si presta vantaggiosamente anche agli esercizi preliminari di scuola. La natura del terreno è ottima in qualsiasi condizione atmosferica, ed è tale che ben difficilmente si potrebbe trovarne una eguale, non solo in Italia, ma puranco in Europa; e persone competenti che già ben conoscono le scuole francesi e i loro campi, ebbero a riconoscere la superiorità del campo di Pordenone ».

(13) L'ingegner Jacchia mostrando a Mario Nordio la quantità di lettere che abitualmente riceveva gliene sottopose qualcuna particolarmente stravagante: « Illustrissimo aviatore, ho trovato un rimedio molto necessario per i suoi aeroplani. Questo serve, quando siamo in aria se sucede un guato con cuelo comoda tutto. Si tratta di salvar la vita. Quando mi scriverete di venire? Mi deti il posto ove si trova e l'ora. Diettro il cotonificio venezian n. 303, Tore.Suo;;; ». Oppure: « Leto sui giornali i nomi dei aviatori e visto che sono quasi tutti persone oneste, penso di venire anch'io ». Si commentan da sé.

**21. - Gabriele D'Annunzio in un atteggiamento scherzoso con il maggiore La Polla nei pressi della villa Cossetti.**

(14) L'avvocato Etro sperava di trasformare la Scuola in una società per azioni, ma non si stabilí alcun accordo. Poche dunque, le soluzioni.

(15) « Il 29 agosto 1913 il tenente Bailo capo pilota della Comina, compiva senza scalo il tragitto da Campo San Francesco alla Comina ». « Il capitano La Polla compiva il 28 ottobre del 1913, in piú tappe l'ardito circuito Pordenone-Ravenna-Pesaro-Foggia-Napoli-Roma ».

(16) ZORZIT, *op. cit.*, p. 37.

(17) I Vaselli, le cui fortune eran legate ad una titolata impresa e ad azzeccate speculazioni (dei palazzinari in tuba e *redingote* come s'usava nell'Italia umbertina) s'affacciarono sulla scena pordenonese mercé una singolare transazione. Ottennero infatti dagli Ottoboni di Fiano in pagamento del restauro del loro palazzo nell'Urbe, le proprietà di Pordenone: la villa con le adiacenze nel Borgo di San Giovanni e vaste pertinenze rustiche nel magredo.

(18) « Nel programma governativo per la nascente aviazione militare italiana,

**22. - Questa cartolina, che è un evidente fotomontaggio, voleva rappresentare l'affettuoso augurio che Pordenone faceva alla nascente aviazione italiana.**

Centocelle rimaneva Campo riservato a studi ed esperienze, Somma Lombarda doveva diventare sede delle officine e dei primi voli, mentre ad Aviano doveva aver sede la Scuola destinata al perfezionamento dei piloti militari. Come si vede questo programma venne rispettato almeno fino alla guerra 1915-18, con la variante che trasformatasi la Comina, con la donazione dello Stato, in Campo militare ad Aviano rimase la Scuola ed a Campo di perfezionamento venne designato appunto la Comina » (G. ZORZIT, « Il Noncello », N. 22, p. 42).

(19) Ecco i piloti presenti all'appello la mattina del 19 aprile 1911: il tenente Surdi addetto alle officine; maestri piloti: tenente di vascello Manlio Ginocchio, ing. Giulio Gavotti, tenente Ugo Rossi. Gli allievi: Francesco Roberti, Leopoldo de Rada, Francesco Pulvirenti, Luigi Falchi, Augusto Gallina, Alberto Marenco-Marenghi, Alfredo Cuzzo Crea, Igino Glibert de Winckels, Angelo della Chiesa, Ernesto Kerbacker, Alessandro Raffaelli, Francesco Vece.

(20) Il comando fu in seguito affidato al capitano Alfredo Cuzzo Crea che in Libia aveva guidato la « Seconda Flottiglia aeroplani di Bengasi ».

(21) GABRIELE D'ANNUNZIO, *Canzoni delle gesta d'oltremare*.

(22) Nel programma dei bombardamenti ideato da Gabriele D'Annunzio nel maggio del 1917 al Comando di Villa Cossetti era prevista la preparazione del raid su Vienna che fu poi rinviato all'anno seguente.